



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 65 CORRESPONDIENTE AL 1º MAYO DE 2007

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail: Grp346@adinet.com.uy

*** Programación de las Reuniones de Camaradería de este año:**

La primera el viernes 4 de mayo; la segunda el viernes 3 de agosto y la tercera el viernes 23 de noviembre.

*** Invitación.**

Estimado amigo: El Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, tiene el placer de invitarlo a la primera Reunión de Camaradería de este año, que se realizará el viernes 4 de Mayo de 2007 a las 12.00 horas en el Parrillero Caballeros del Aire, del Club de la Fuerza Aérea, entrada por la calle Cannes 1799.

En esta reunión se cobrará una colaboración de \$50.

Le informamos que en el Museo Aeronáutico tenemos un lugar importante a nuestra disposición para Museo de la Aviación de Transporte, por ese motivo es que solicitamos la colaboración de quienes tengan artículos tales como y por ejemplo: fotos, murales, cuadros; diplomas, condecoraciones, escudos e insignias; uniformes y equipos de vuelo; manuales técnicos y de vuelo, cartillas, cartas, mapas; equipos de navegación, computadores, planes de vuelo y precomputados; partes de aviones e instrumentos y todo elemento que haya sido usado dentro de este contexto; los entreguen en custodia o como donación, bajo recibo, en la Dirección del Museo para integrar ese espacio que nos representará.

Esperando contar con su presencia en este nuevo día de reencuentro de amigos, reciba nuestros más cordiales saludos.

Cnel. Av. José P Banfi
Secretario

Cnel. Av. Atilio Bonelli
Presidente

***Cartas de los Lectores**

****Señor Redactor Responsable del Diario de Noticias del Grupo 346**

Cnel.(Av.) don Eduardo Aguirre.-

Mí estimado amigo y tocayo: corresponde pedir disculpas por no haber accedido antes a la publicación digital a tu cargo. Como toda mi vida he sido un navegante de los aires y del espacio ultraterrestre, soy ahora un aprendiz en el espacio cibernético, gracias a una vetusta computadora que heredé de mis descendientes (una forma anómala pero muy actual del ius hereditatis). Tengo a la vista el Nº 64 del Diario, que he leído con mucho placer e interés, Llegar a ese número, es un verdadero record que honra a los que lo hicieron posible. Algo similar, a la Revista del CIDA-E, que aunque anual, ha significado para nuestro país, un lugar de privilegio dentro de las publicaciones de la materia. Y como toda obra significativa, es un producto de la cooperación fraterna y multi-inter-disciplinaria, de muchos. En lo que a ti se refiere, que sos el soporte director, mis felicitaciones sinceras y efusivas. Y como la vida no es un día de fiesta sino de trabajo, según el austero apotegma de un pensador francés, te envío un archivo con parte de un artículo edito, sobre un episodio en el que tuve el privilegio de participar y que forma, en la visión siempre subjetiva del autor, una página de la historia de nuestro TRANSPORTE AEROCOMERCIAL. Tú le darás el destino que juzgues pertinente. (...) - Con esa acción bien intencionada al menos, me siento justificado para, parafraseando al pensador, intentado el TRABAJO, podamos, FESTEJAR JUNTO A TI Y A LOS DEMAS COFRADES del GRUPO HISTORICO, COMPARTIENDO el PAN y el VINO (y hasta el truco, aunque todavía no aprendí a jugar).- Dr. E.D.Gaggero.

****DERECHOS DE TRÁFICO/LIBERTADES DEL AIRE**

Dr. Eduardo D. Gaggero

Decía Antoine de Saint-Exupery, el aviador-poeta, autor de "El Principito" que lo esencial es invisible a los ojos.

En esa misma línea de la esencialidad invisible, se inscribe uno de los más lúcidos, admirables y vigentes ideólogos del Poder Aéreo, el jurista norteamericano John Cobb Cooper, Profesor de la Universidad de Princeton, Presidente de la Panamerican, Presidente de la IATA, Director del Instituto de Derecho Aéreo y Espacial de McGill, Asesor de la Delegación de los EEUU en la

Conferencia sobre Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago en 1944. Hombre de Derecho, Hombre de Armas, Hombre-Público, Hombre de Empresa, Hombre...

Cooper logró descubrir que el Poder Aéreo, es decir la aptitud de realizar acciones en el espacio aéreo mediante la utilización de los medios aeronáuticos, un relevante poder de los Estados derivado del desarrollo del hecho técnico aeronáutico, estaba integrado por dos fundamentales componentes:

A. La capacidad de volar. Tangible (aptitud material y humana).

B. El derecho a volar. Intangible (aptitud jurídica).

Nos tocó comprobar a nosotros, los uruguayos, la exactitud del descubrimiento cooperiano y la esencialidad de los elementos invisibles.

Pluna se aprestaba a iniciar su expansión transatlántica con destino a Madrid. Poseíamos la Capacidad para Volar: teníamos el material adecuado, el personal apto y hasta los pasajeros en lista de espera. Sin embargo, habíamos subvaluado la importancia asignada al Derecho a Volar. Presumíamos, como novatos en las negociaciones de derechos de tráfico, que España, cuya línea aérea usufructuaba unilateralmente desde tiempos inmemoriales, de nuestro mercado, no pondría objeciones a la operación proyectada. Más aún, dábamos por descontado, que la "Madre Patria" actuaría con la generosidad propia de esa calificación. Sin embargo, nos esperaba un arduo y extenso período de reuniones, de idas y de venidas, de tira y alaje, que hizo que el calificativo materno, inicialmente vinculado a la santidad, se alterara en los ánimos de tal manera, como que alguno se viera tentado de ligarla, con la más pedestre de las expresiones relativas a ella, en nuestro lenguaje habitual. Afortunadamente, el prestigio e influencia del Rey Juan Carlos, que por entonces venía proclamando una política de más amplia cooperación con América, puso las cosas en su lugar, y desde entonces, reconocido el derecho a Volar, la línea designada por Uruguay, viene explotando esos tráficos.

Cooper, aludiendo al reconocimiento de la Soberanía estatal sobre el espacio aéreo, expresaba de este modo el significado del "Derecho a Volar":

"El derecho exclusivo de cada nación de controlar el espacio aéreo sobre su territorio, de volar en ese espacio aéreo como mejor le pareciera y de excluir a todos los demás o admitirlos en las condiciones que le plazca establecer".

Ese derecho a Volar tan simplemente descrito, es nada menos que al decir autorizado de la Secretaria de la CLAC, Ángela Marina Donato, la esencia de la que se nutre la Industria del Transporte Aéreo.

En otras palabras, es el principal elemento del establecimiento comercial: empresa de Transporte Aéreo.

Contando con la aptitud jurídica y la capacidad material, se puede volar con distintos fines comerciales o no, con o sin ánimo de lucro. Ello conlleva a la idea de Derechos (a volar) de Tránsito y Tráfico. Todos los que se engloban en las "Libertades del Aire", expresión adjudicada a la delegación canadiense en la Conferencia de Chicago.

Las "libertades", "derechos" (en la versión francesa) o "privilegios" (en la versión inglesa) tienen doble fundamento:

Político: soberanía (son restricciones o limitaciones)

Económico: el transporte es la tercera industria en importancia económica junto a los hidrocarburos y el turismo.

Nuestro tema refiere a los "derechos de Tráfico". Tráfico es sinónimo de Comercio de Especulación. Los derechos de Tráfico son los que posibilitan el Comercio de Traslación o dislocación de Personas o Cosas por el aire, en aeronave.

Los derechos de Tráfico, son en principio las libertades 3ª, 4ª y 5ª del Convenio de Transporte, Anexo de Chicago.

Los derechos de Tránsito, las libertades 1ª y 2ª.

A nuestro juicio, y lo hemos comprobado en una experiencia activa de dos décadas, son derechos más que libertades, y todos, potencialmente, tienen un contenido o una virtualidad económica.

Por eso compartimos la expresión con que genéricamente se las individualiza: "Derechos Aerocomerciales".

En nuestro concepto doctrinario son: Las denominadas "cinco libertades del aire" según figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, suscriptos en Chicago el 7 de diciembre de 1944, así como cualquier otro derecho, libertad, prerrogativa o privilegio otorgado por los Estados en forma unilateral, bilateral o multilateral, para la explotación de servicios de Transporte Aéreo Público de pasajeros, equipajes, correo y carga.

***Internados en el HMC**

Tte.1ro. Carlos Zarate.	05.02	Alta
Cnel. Ademar Prego	23.03	Alta
Cnel Alberto Muñoz	08.04	Alta
Brig. Gral. José Piñón.	06.04	
SOM Julio Campos	08/04	Alta
Cap. Diego Alvez	09.04	Alta
Tte.Gral.Raul Bendahan	15.04	Alta
Tte.Gral. Raúl Bendahan	23.04	

*** Fechas para Recordar.**

Mayo.

8 /1973 Fundación del Centro de Sub Oficiales de la Fuerza Aérea

8/1951 Creación del Grupo de Aviación N° 4 Transporte y del Grupo de Aviación N° 2 Caza.

3/1960 Decola para México el C-47 FAU 510 con una delegación de Cadetes de la EMA; Banderas y Escolta.

18/1950 Se recibe en EE.UU. de N.A. el FAU 509 C-47A-25-DK N/S 42-93793 y el FAU 510 C-47A-

18/1950 Decola para Uruguay el recién recibido FAU 509 con tripulación uruguaya; arribando a Carrasco el 30 de mayo.

18/1951 Fallece en Montevideo el pionero de la aeronáutica y constructor de aviones don Pablo Castaibert

19/1971 Tres C-47 transformados en DC-3 pertenecientes a PLUNA pasaron a formar parte de la Fuerza Aérea. Son los C-47B-28-DK N/C 15803-32551 N° de serie 44-76219 CX-AFE FAU 522 (el 2° con esta matrícula). C-47A-10-DL No. Serie 42-23364 CX-AQC FAU 523, C-47-DL No. Serie 41-18409 CX-AIJ FAU 524.

22/1992. Se recibe el C-130 FAU 591, transportado con tripulaciones uruguayas.

22/1950 Decolan 11 B-25 desde Glendale California USA hacia Montevideo

27/1988. Se realiza el último vuelo del último C-47, el FAU 514. La tripulación estaba conformada por Cap (Av.) Eugenio Viera, Cap (Av.) Pablo Tarabal A/T Julio Mendez. Observadores: Cap (Av.) Alvaro Quiros, Cap (Av.) Carlos Ramirez, Tte 1 (Av) Victor Ortiz, Tte 1 (Av) H. Fumero, Tte 1 (Av) Berrutti, Tte 1 (Av) M. Valdez. El vuelo fue filmado desde el T-34 FAU 683 piloteado por el Cap. (Av.) Hugo Ruggiero también piloto de C- 47.

31/1963. Se recibe el FAU 520; C-47B-16-DK, c/n 26623, N/S 43-49363, fue baja el 16 julio 1974.

31/1977. Se crea el Regimiento Táctico N° 1 Transporte, en la Brigada Aérea I.

31/56 Por OIGFA N° 238 se escribe en los aviones de Transporte. "Fuerza Aérea Uruguay" en el costado izquierdo del fuselaje.

*La Foto del Mes



TRIPULACION ULTIMO VUELO de C-47 FAU 514 27 Mayo 1988

*En la foto de izq. a der.: Tte 1°Ortiz, Tte.1° Valdez, Tte1° Ruggiero, Cap.Tarabal, Cap. Ramirez, Cap.Viera, Cap. Quiros, Tte1° Berrutti, A/T. Mendez, Tte1° Fumero.

*Noticias de la FAU y Uruguay.

**SOL Líneas Aéreas comienza a volar entre Aeroparque y Carrasco

En el correr de la segunda quincena de abril Sol Líneas Aéreas iniciará los vuelos de puente aéreo entre Montevideo y Buenos Aires en usufructo de la cuota argentina (60 frecuencias semanales a dos frecuencias diarias)

****En enero Pluna podría conseguir nuevos aviones**

La empresa canadiense Bombardier le comunicó a Pluna que estará en condiciones de proporcionarle tres aviones para enero de 2008, aguardándose ahora la cotización de Embraer y la fecha posible de entrega de equipos de vuelo.

Los inversores manifestaron apremio en finiquitar de una vez por todas la compra de aviones porque hay que preparar a los pilotos para los nuevos modelos y realizar otras adecuaciones, todo lo cual insumiría más de seis meses.

***Noticias aeronáuticas del mundo.**

****Los Rafale F2 se integran a la FA de Francia en Afghanistan**

Francia envía sus primeros F2 Rafale a Afghanistan durante la segunda semana de Marzo. Es el primer despliegue operacional de aviones de este tipo, después de haber realizado un entrenamiento de dos meses en el uso de la nueva bomba guiada por láser GBU-12.

****Compras de aviones.**

Embraer anunció el 17 de abril, que llegó a un acuerdo preliminar con Lufthansa para el suministro de 30 aviones E-190, al tiempo que Bombardier confirmó la compra de 15 aeronaves CRJ900 por parte de la empresa alemana.

****Gol compró Varig**

La aerolínea brasileña de bajo costo Gol Linhas Aereas Inteligentes anunció la compra de Varig en un acuerdo valuado en U\$S 320 millones de dólares, generando que las acciones de Gol subieran más de un 6% en la Bolsa de San Pablo.

Según dan cuenta las agencias internacionales, Gol pagará U\$S 275 millones en acciones y efectivo por Varig, tras ser vendida por U\$S 24 millones a un grupo de inversionistas, que incluía al fondo de inversión estadounidense Matlin Patterson. De acuerdo a las mismas fuentes, Gol asumirá U\$S 45 millones en obligaciones emitidas por Varig. La operación incluye el pago de 98 millones de dólares en dinero, la entrega de 6,1 millones de acciones preferenciales emitidas por Gol y la obligación de honrar 100 millones de reales en papeles comerciales emitidos por Nueva Varig.

Gol explicó que la adquisición será realizada a través de su subsidiaria GTI S.A y que las empresas mantendrán demostraciones financieras separadas, sus modelos de negocios tendrán focos bien definidos y se mantendrá separada la marca Varig. GOL opera con 67 aviones Boeing, se mantendrá como empresa líder en el segmento de bajo costos y bajas tarifas. Mientras que Varig tendrá una oferta de servicios diferenciados, con vuelos directos entre los principales centro económicos nacionales y una relevante malla internacional (más de diez destinos internacionales: en Europa, Frankfurt, Londres, Madrid, Milán y París; en América del Norte, Miami, Nueva York y Ciudad de México; y en América del Sur, Buenos Aires, Santiago, Bogotá y Caracas).

****Boeing conmemora el 40 aniversario del 737**

Boeing conmemora el primer vuelo del B737 realizado el 9 de abril de 1967. Se cumple el 40 aniversario del primer vuelo de prueba de su modelo 737 desde Seattle (EE.UU), donde el constructor tiene su sede principal, aunque no sería hasta un año después cuando su primer comprador, la alemana Lufthansa, lo utilizó en un vuelo comercial.

****Festejó su aniversario la I Brigada Aérea de El Palomar**

20-MARZO-1949 - 58 Aniversario

En una ceremonia realizada en la plataforma militar de la I Brigada Aérea de El Palomar, se celebró el 58º aniversario de su creación, con la concurrencia de autoridades, personal militar y civil de la Brigada, como así también tripulantes retirados e invitados especiales.

****Primer enlace radio telegrafico con la Antartida en la Argentina.**

30-MARZO-1927 - 80 Aniversario - Desde la Base Orcadas.

Se cumplió un aniversario de una fecha histórica, que fue cuando se escucharon por primera vez en la Antártida los sonidos del alfabeto Morse; paso fundamental en el desarrollo de las comunicaciones en aquellas latitudes, ese día en el Observatorio Meteorológico de las islas Orcadas del Sur, se inauguro oficialmente la Estación Radiotelegráfica Orcadas (LRT).

****Primer aterrizaje de un Hercules C-130 de la FAA en la Antartida.**

11-ABRIL-1970 - 37 Aniversario - Fue en la Base Marambio

Procedente de Río Gallegos, aterrizó en la precaria pista de tierra de la Base Marambio de la Antártida, el Hércules C-130, matrícula TC-61 de la Fuerza Aérea Argentina y a partir de entonces en forma ininterrumpida con dichas aeronaves se continúan cumpliendo estos importantes vuelos en forma normal y cotidiana.

***Computación**

****Nueva amenaza para usuarios que no se actualizan**

Por Angela Ruiz angela@videosoftware.net.uy

Se ha publicado un exploit para una vulnerabilidad en Microsoft Internet Explorer, que permite la ejecución de código en la computadora de la víctima que no tenga sus actualizaciones al día. El código se aprovecha de una vulnerabilidad en la biblioteca MSADO15.DLL utilizada por IE, la cuál puede ser explotada a través del control ActiveX "ADODB.Connection", mediante la función NextRecordset(). El control forma parte de los componentes MDAC (Microsoft Data Access Components). La vulnerabilidad fue descubierta hace ya bastante tiempo, y solucionada por Microsoft mediante la publicación del boletín de seguridad MS07-009 en febrero de 2007 (KB927779). Antes de la publicación del actual

exploit, solo se conocía un código de demostración que provocaba el fallo del navegador, pero no era posible la ejecución de programas. Analistas de seguridad coinciden en que el código ahora hecho público, significa un riesgo importante para una gran cantidad de usuarios que no han actualizado su software. Seguramente los piratas informáticos enfocarán ahora su atención en este exploit, buscando víctimas para sus posibles ataques. Actualmente, la mayoría del malware circulante tiene como principal motivación la infección de equipos vulnerables a los que transforman en máquinas zombis para controlarlas a su antojo, y utilizarlas a su vez como lanzaderas de nuevos ataques. Estos, generalmente son utilizados para conseguir

rédito económico mediante el robo de identidad, lo que incluye acceso a cuentas bancarias, tarjetas electrónicas, juegos en línea, y muchos otros blancos que generan al atacante grandes ganancias económicas. Un exploit de este tipo, que afecta a millones de usuarios que utilizan Internet Explorer, y que no mantienen actualizado su sistema con los parches y actualizaciones correspondientes, es siempre una oportunidad que difícilmente es desechada por los delincuentes. Por el momento, el exploit solo funciona en Internet Explorer 6, y no afecta a usuarios de IE7 o de Windows Vista. Sin embargo, se anuncia una versión que será publicada en breve, para estos sistemas. La

**** AntiSpywares sospechosos o no confiables (12/04/07)**

<http://www.vsantivirus.com/lista-nospyware.htm>

Actualización de la lista de programas que se presentan como anti-spywares o anti-adwares, que usted no debería instalar o ejecutar en su computadora, si no desea correr el riesgo de, o bien infectarse con la misma basura que irónicamente muchos de ellos dicen quitar, o bien ser engañados por productos que mienten a la hora de detectar malwares (deliberadamente o no), para que el usuario termine comprándolos.

Última actualización 12/abr/07

* Agregados:

- Adware Remover (12/abr/07)
- AntiSpyZone (12/abr/07)
- AntiVirus Protector (12/abr/07)
- Antivirus Solution (12/abr/07)
- SpyLocked (12/abr/07)
- Spyware IT (12/abr/07)
- StartGuard (12/abr/07)

* Sitios relacionados con los Anti Spywares sospechosos o no confiables.

Lista de sitios oficiales de los productos no confiables o sospechosos.

Última actualización 12/abr/07

* Agregados:

- 6d-antivirus .com (12/abr/07)
- adwareprotectionsite .com (12/abr/07)
- antispyzone .com (12/abr/07)
- antiviruspremium .com (12/abr/07)
- antivirusprotectionsite .com (12/abr/07)

*** Astronautica**

****Será posible enviar hombres a Marte, pero no antes de 25 años"**

por Olalla Cernuda (elmundo.es)

En las tres últimas décadas, las sondas espaciales enviadas a Marte han mostrado múltiples aspectos del planeta: su temperatura, su geología, sus desiertos, sus volcanes... las últimas aportaciones a la compleja investigación del planeta rojo provienen de dos pequeños robots que llevan 37 meses recorriendo su superficie. Su creador y principal responsable, Steven Squyres, sigue sorprendiéndose cada día de los avances de sus criaturas. "Nunca imaginé que llegarían tan lejos ni que sobrevivirían tanto", señala en una entrevista. Los 'rovers' preparan el terreno para las futuras misiones humanas hasta el planeta. "Espero que podamos enviar a alguien dentro de 25 años. Marte es un lugar estupendo para tener un laboratorio donde trabajen científicos", matiza.

Squyres, que se enamoró de Marte cuando vio unas

demostración del exploit ejecuta la calculadora de Windows, sin ninguna intervención de parte del usuario. Esto fácilmente puede ser modificado para que se ejecute cualquier tipo de código malicioso. Se recomienda mantener actualizado el sistema operativo con los últimos parches publicados, y en este caso, especialmente al que hace referencia el boletín de seguridad MS07-009.

NOTA: La configuración sugerida por VSAntivirus en el siguiente artículo, impide la ejecución de este exploit.

Configuración personalizada para hacer más seguro el IE <http://www.vsantivirus.com/faq-sitios-confianza.htm>

Relacionados: MS07-009 Ejecución de código vía MDAC (927779) <http://www.vsantivirus.com/vulms07-009.htm>

- antivirusprotector .com (12/abr/07)

- etrust-spyware .com (12/abr/07)

- platinumpartner .com (12/abr/07)

- spylocked .com (12/abr/07)

- spywareit .com (12/abr/07)

- startguard .net (12/abr/07)

- virusscansite .com (12/abr/07)

* Nuevos (últimos 30 días):

- 6d-antivirus .com (12/abr/07)

- Adware Remover (12/abr/07)

- adwareprotectionsite .com (12/abr/07)

- AntiSpyZone (12/abr/07)

- antispyzone .com (12/abr/07)

- AntiVirus Protector (12/abr/07)

- Antivirus Solution (12/abr/07)

- antiviruspremium .com (12/abr/07)

- antivirusprotectionsite .com (12/abr/07)

- antivirusprotector .com (12/abr/07)

- etrust-spyware .com (12/abr/07)

- platinumpartner .com (12/abr/07)

- SpyLocked (12/abr/07)

- spylocked .com (12/abr/07)

- Spyware IT (12/abr/07)

- spywareit .com (12/abr/07)

- StartGuard (12/abr/07)

- startguard .net (12/abr/07)

- virusscansite .com (12/abr/07)

* Listado completo:

<http://www.vsantivirus.com/lista-nospyware.htm>

[Última modificación: 12/04/07 16:56 -0200]

imágenes de la Viking en 1977, lleva tres años viviendo por y para sus vehículos, a los que cada día envía órdenes para que se muevan a un lugar concreto. Un trabajo agotador pero que tiene su recompensa, no sólo científica -como haber encontrado las primeras pruebas de la existencia en el pasado de agua líquida en el planeta rojo- sino también académica: en unos días recibirá la Medalla Benjamín Franklin en Ciencias de la Tierra y el Medio Ambiente, uno de los galardones más prestigiosos en el campo de las ciencias de la naturaleza, otorgada por su liderazgo en las misiones robóticas de exploración de Marte.

Pregunta.-Usted es el padre y responsable de las misiones del 'Spirit' y el 'Opportunity', los dos robots que hace tres años pasean por la superficie del planeta rojo. ¿Imaginó que pudiera ser un trabajo tan fructífero?

Respuesta.- Los dos robots llevan algo más de tres años en Marte, mucho más de lo que nunca imaginamos. Los diseñamos para durar al menos tres meses. Yo pensaba que podrían permanecer activos cinco, o quizá seis meses, pero nunca esperé tres años. Estamos muy contentos, y extremadamente sorprendidos.

'Si yo estuviera en Marte, lo primero que haría es coger un mapa, levantar la vista y decir: '¿Dónde vamos hoy?' Y eso es lo que estamos haciendo con los robots'

P.-¿Y cuál es el secreto?

R.-Muchas cosas. Lo primero es que construimos buenos 'rovers', y estamos muy orgullosos de ello. Pero la segunda variable es que hemos tenido suerte, mucha suerte. Hemos sido muy afortunados con el tiempo. Pensábamos que lo que probablemente acabaría con la vida útil de los dos robots sería el polvo, que hay en grandes cantidades en la atmósfera marciana, y que se podría acumular en los paneles solares. Pero lo que ha ocurrido es que en varias ocasiones unas tormentas de viento han limpiado el polvo de los paneles, lo que ha permitido a ambos vehículos seguir vivos todo este tiempo. La otra variable difícil era sobrevivir al invierno marciano, especialmente complicado en el caso del 'Spirit', que aterrizó en el hemisferio sur de Marte. Pero cuando llegó el invierno llevamos el 'Spirit' hasta una colina y lo situamos en la pendiente, de tal forma que pudiera recibir la mayor cantidad de energía solar posible. Por eso hemos sido capaces de sobrevivir ya dos inviernos.

P.- ¿Y qué es lo que han aprendido de una misión tan compleja como ésta?

R.- Fundamentalmente, hemos aprendido cómo operar robots en Marte, y eso nos será de gran ayuda en el futuro, para las próximas misiones. Estamos ya pensando en las naves que viajarán hasta el planeta rojo en los próximos años, y en ellas será sencillo aplicar las variables que se ha demostrado que funcionan bien en nuestra misión.

P.- Y eso con unos vehículos que fueron concebidos como máquinas sumamente simples...

R.- Cuando construyes 'hardware' que viajará al espacio lo más importante, por encima de todas las cosas, es que tiene que ser extremadamente fiable, porque va a exponerse a condiciones muy duras. Y eso implica que no se puede utilizar la última tecnología del mercado, hay que usar cosas que sabemos que funcionan muy bien, aunque sean bastas. Su portátil es muchísimo más inteligente que mi 'rover'. Pero mi 'rover' está en Marte. Y lleva allí tres años enviando datos muy valiosos para la comunidad científica.

P.- Quizá el hallazgo más importante de los 'rovers' ha sido detectar la presencia de agua en Marte, aunque fuera en el pasado. El cráter Victoria ha resultado ser uno de los lugares más fructíferos para la investigación, ¿no?

R.- Cuando diseñé los robots, estos no tenían instrumentos que permitieran encontrar vida en Marte, básicamente porque no sé cómo es la vida que deben buscar. Por eso decidí concentrar la misión en buscar evidencias de condiciones que hicieran posible la vida en el planeta rojo. Y la más importante de ellas es el agua líquida. Para que haya presencia de vida, tal y como nosotros entendemos la vida, hacen falta tres cosas. La primera es que haya los elementos químicos necesarios: oxígeno, hidrógeno, carbono, etc. Y los hay en Marte, por todos lados. También hace falta una fuente de energía, y el sol podría valer. Pero también es necesaria agua líquida. No hielo, que ya sabemos que hay, sino líquida. Y esa, hasta ahora, no la hemos encontrado.

P.- ¿Y lo haremos algún día? ¿Cree que hay agua líquida en algún punto de la superficie de Marte?

R.- Sabemos que la hubo en el pasado, hace miles de millones de años, en cañones, en ríos y lagos. Las pruebas geológicas que hemos hecho ahora nos han dado suficientes pruebas como para estar convencidos de que hubo un tiempo en que el agua corría por la superficie del planeta rojo. Pero hoy en día para encontrar agua líquida tendríamos que mirar bajo la superficie y la pregunta es: ¿dónde exactamente hacer el agujero para buscarla? Aún no lo sabemos. Quizá en el futuro podremos enviar misiones que busquen agua bajo la superficie de Marte, pero hacer agujeros profundos es muy difícil. Por eso ahora nos centramos en las evidencias de agua pasada.

P.- La NASA ha anunciado su intención de volver a la Luna y luego a Marte. ¿Lo ve factible?

R.- Claro que es posible enviar hombres a Marte, pero tardaremos mucho tiempo, y hará falta mucho dinero. La exploración humana de Marte aún está a muchos años de distancia, no antes de 25 años. Desde las misiones Apolo, y de eso hace ya más de 30 años, el hombre no ha salido de la órbita más cercana a la tierra, y necesitamos un lugar al que ir para aprender cómo hacer misiones de exploración espacial de nuevo. La Luna parece el mejor lugar para hacer este tipo de pruebas, pero debemos tener muy claro que nuestra meta no es montar una base en la Luna y quedarnos allí, sino que la Luna es un primer paso para la carrera hacia nuestro destino, que es Marte.

P.- Pero mientras llegue ese momento, en el que un hombre podrá viajar hasta Marte, debemos conformarnos con la exploración robótica. ¿Es muy diferente mirar con ojos humanos un planeta desconocido que hacerlo a través de las cámaras de un robot?

R.- Lo que estamos haciendo con el 'Spirit' y el 'Opportunity' es exploración en el verdadero sentido de la palabra. Lo que más me gusta de este trabajo es que me permite hacer exactamente lo mismo que haría si yo estuviera allí, con mi traje espacial y mi escafandra. Si yo, o usted o cualquiera, estuviéramos sobre el planeta rojo, lo primero que haríamos sería coger un mapa, levantar la vista y decir: ¿dónde vamos hoy, qué exploramos? Y eso es exactamente lo que estamos haciendo con los robots. Cada mañana, los 170 científicos que formamos el equipo de los robots nos reunimos y decidimos a dónde van a ir los vehículos, si enviarles a una colina, un cráter o a examinar una roca. Nuestra idea es ir siempre a lugares donde podamos encontrar cosas nuevas, o donde podamos probar teorías o hipótesis. Pero lo que está claro es que los humanos son mucho más capaces que los robots. Lo que uno de nuestros vehículos puede hacer en un día usted lo podría hacer en 30 segundos, y además los vehículos no pueden improvisar.

P.- Vamos, que son ustedes los exploradores del siglo XXI.

R.- A día de hoy, en la Tierra no quedan lugares por explorar. Yo me siento un poco como Colón, o como Amundsen, mirando por primera vez sitios desconocidos. Con la diferencia de que Colón tras pisar América tuvo que volver a embarcarse en un viaje de tres años para contar lo que había hecho. Nosotros podemos contar a todo el mundo casi en tiempo real nuestros descubrimientos, gracias sobre todo a Internet.

P.- Y después de Marte... ¿qué?

R.- Lo primero, tomarme un tiempo para descansar. Y después muchos de nosotros, y desde luego yo, estaremos involucrados en alguna otra misión. La NASA tiene varias ya

perfiladas, incluso una que intentará traer de vuelta a la Tierra muestras y rocas de Marte.

P. - Y para terminar, la pregunta del millón de dólares. ¿Cree que algún día encontraremos vida en Marte? ¿O en algún otro planeta?

R.- No lo sé. Intento no hacerme una opinión en cuestiones como ésta. Si eres un científico es fácil cometer errores por desear una respuesta, y ese deseo de encontrar una

**Otro mundo con agua y temperatura para habitar

Fue descubierto el planeta más parecido a la Tierra fuera del Sistema Solar. Fue hallado por astrónomos suizos, franceses y portugueses del observatorio situado en La Silla, unos 600 kilómetros al norte de Santiago de Chile.

El "GL581b", como ha sido nombrado por los observadores del Observatorio Europeo Austral, fue descrito como "uno de los hallazgos más importantes de los últimos tiempos".

Su descubrimiento fue realizado utilizando el telescopio "Harpis", con velocidad radial de alta precisión y 3,6 metros de largo, diseñado específicamente para buscar planetas. Los detalles y características de GL581b serán publicados oficialmente hoy en la acreditada revista "Astronomy and Astrophysics".

El exoplaneta orbita alrededor de una estrella conocida como Gliese 581, que se encuentra a 20,5 años luz de la Tierra. Es el primero de los cerca de 200 de su tipo que "posee a la vez una superficie sólida o líquida y una temperatura similar a la de la Tierra", según manifestaron los astrónomos.

También es el más liviano y pequeño que se haya encontrado hasta ahora fuera de nuestro sistema solar. "Se encuentra 14 veces más cerca de su estrella que la Tierra del Sol, por lo que tarda sólo 13 días en completar su órbita. La estrella que alberga al nuevo planeta es una enana roja, mucho más pequeña y fría que nuestro Sol", de acuerdo a un informe oficial del observatorio. "Por eso, pese a estar muy cerca de su estrella, el planeta se encuentra justo en la zona habitable, es decir, la región donde el agua puede permanecer en estado líquido", agrega el informe.

POSIBILIDADES DE VIDA. "Hemos estimado que la temperatura promedio de esta súper Tierra se encuentra entre los 0 y los 40 grados Celsius, por lo que puede haber agua líquida", explicó Stéphan Udry, uno de los directores del Observatorio de Génova, que es citado en el informe. Precisamente esa es la condición que hace que sea posible algún tipo de vida extraterrestre. Sus características "permiten imaginar la existencia de una eventual vida extraterrestre", destacó a través de un comunicado el Centro Nacional de la Investigación Científica, que participó en el descubrimiento junto con investigadores del Observatorio de Ginebra y el Centro de Astronomía de Lisboa..

*IN MEMORIAM DE SENTIDO COMÚN

R.I.P.

Nadie sabe a ciencia cierta cuántos años tenía, puesto que los datos sobre su nacimiento, ya hace mucho se habían perdido en los vericuetos de la burocracia.

Hoy lloro la muerte de mi querido amigo, Sentido Común, que ha estado entre nosotros durante muchos años un ser excepcional e irremplazable.

Él será recordado por haber sabido cultivar lecciones tan valiosas como "al que madruga Dios le ayuda" y "no hagas a los demás lo que no quieres que te hagan a ti", y otras muchas máximas que el campesino recuerda con respeto porque él si lo amaba, hasta que fue desplazado.

respuesta predeterminada puede poner en peligro la interpretación que hagas de los datos científicos. Así que en lugar de hacerme una opinión sobre algo de lo que no tengo suficiente información para saber con certeza, lo que intento hacer es mantener mi mente abierta a todo y diseñar mejores experimentos para tratar de dar respuestas. Ya veremos.

No obstante llegar hasta ese planeta por ahora es imposible, según explicó en una conferencia de prensa en Santiago de Chile, el astrónomo brasileño Claudio Melo. "Tal vez en un par de décadas más, podamos mirarlo de cerca", señaló al presentar el nuevo planeta. "Es impensable llegar hasta él, ya que demoraríamos casi un millón de años", explicó el astrónomo.

Hasta ahora se conocen dos planetas similares al recién descubierto. Uno es el planeta helado alrededor de OGLE - 05-390L, con una masa 5,7 veces mayor a la de la Tierra, y el segundo rodea la estrella Gliese 876. (EN BASE A AFP) Mediante un telescopio de 3,6 metros de largo, un grupo de astrónomos suizos, franceses y portugueses que trabajan en un observatorio situado al norte de Chile, descubrió por primera vez un planeta que, por sus características de temperatura y composición, puede ser habitable por seres similares a nosotros. El GL581b estaría ubicado a 20,5 años luz de la Tierra, fuera de nuestro sistema solar. La temperatura de este exoplaneta variaría entre 0 y 40 grados celsius, lo que sería compatible con la presencia de agua líquida en su superficie. El equipo que lo ha descubierto considera que seguramente será objeto de futuras misiones dedicadas a la investigación de vida extraterrestre.

Por ahora queda en el debe llegar al nuevo planeta ubicado a varios años luz de la Tierra

Comparado con la tierra:

GL581b es un exoplaneta, ya que se encuentra fuera de nuestro Sistema Solar.

Se encuentra a 20,5 años luz de distancia de la Tierra.

Gira alrededor de la estrella enana roja Gliese 581, uno de los 100 astros más cercanos a nuestro planeta.

Esta estrella es más pequeña y fría que nuestro sol.

Se estima que su radio es 1,5 veces más grande que el de la Tierra. Los científicos predicen que su superficie sería rocosa y cubierta de océanos.

El nuevo planeta demora 13 días en completar su órbita.

La temperatura del GL581b oscilaría entre 0 y 40 grados Celsius.

Por sus características, sería posible la existencia de agua, lo que habilitaría la existencia de vida similar a la nuestra. Con la actual tecnología, un viaje para llegar a ese planeta demoraría un millón de años.

La vida no siempre es justa y tal vez haya sido yo el culpable...

Sentido Común vivió bajo simples y eficaces consignas su vida en familia (no gastes más de lo que ganas) y estrategias parentales confiables, (los adultos, no los niños, ejercen autoridad).

Su salud comenzó a deteriorarse rápidamente cuando se aplicaron reglas bien intencionadas, pero arbitrarias:

Por ejemplo, una maestra que fue despedida por reprender a un alumno indisciplinado.

Sentido Común perdió terreno cuando los padres denunciaron a los maestros simplemente por hacer el trabajo en el que ellos fracasaron: disciplinar a sus ingobernables hijos.

Declinó aún más, cuando las escuelas debieron requerir un permiso de los padres para administrar una aspirina, protector solar o colocar una cinta adhesiva a un alumno. Pero, eso sí, no podían informar a los padres si una alumna estaba embarazada y quería abortar.

Sentido Común perdió su deseo de vivir cuando los diez mandamientos se convirtieron en letra muerta, algunas iglesias en negocios y los criminales recibieron mejor trato que sus víctimas.

Para Sentido Común fue un duro golpe que uno ya no se pueda defender del ladrón en su propia casa, pero que el ladrón si puede ahora demandarlo por agresión.

Pero el golpe de gracia lo sufrió cuando su vecina Tolerancia le dijo que su hijo Aberrandado se había matrimoniado con su amigo y que por gracia de la ley van a ser muy pronto papás.

La muerte de Sentido Común fue precedida por la de sus padres: Verdad y Confianza, la de su esposa: Discreción, de su hija: Responsabilidad y la de su hijo: Raciocinio, todos de la familia Ley Natural.

Lo sobreviven sus tres hermanastros: Conozco Mis Derechos, Otro Tiene La Culpa y Yo soy Una Víctima.

No hubo mucha gente en su funeral porque muy pocos se enteraron que se había ido.

Si aún lo recuerdas, reenvía este mail. Caso contrario, únete a la mayoría y no hagas nada

*** Del Club Fuerza Aérea.**

****Parador de Playa Hermosa.**

PRECIOS BAJA TEMPORADA

SOCIOS

ADULTO SOCIO (MAYOR DE 7 AÑOS) \$ 180 IVA incluido
HIJOS DE SOCIOS DE 3 A 7 AÑOS \$ 90 IVA. incluido
HIJOS DE SOCIOS MENORES DE 3 AÑOS SIN COSTO

*SOCIO ADULTO Y MENOR QUE PASE EL DIA Y NO DUERMA EN LA HOSTERIA SI SOLICITA HABITACIÓN SE LE DEBE COBRAR \$ 70 IVA incluido

NO SOCIOS INVITADOS

ADULTO Y MAYORES DE 7 AÑOS \$ 310 IVA incluido
NO SOCIO DE 3 A 7 AÑOS \$ 180 IVA. incluido
NO SOCIOS MENORES DE 3 AÑOS SIN COSTO

* NO SOCIOS ADULTO Y MENORES QUE PASEN EL DIA Y NO DUERMAN EN LA HOSTERIA SI SOLICITA HABITACIÓN SE LE DEBE COBRAR \$ 130 IVA. incluido

***Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"**

** Piloto Racista I

Un avión decola del aeropuerto de Los Angeles bajo el control de un comandante judío.

Su copiloto es un chino.

Es la primera vez que vuelan juntos y un pesado silencio entre ellos demuestra el mutuo desagrado.

Una vez alcanzada la altura de crucero el piloto pone el piloto automático, desliza hacia atrás su asiento y exclama: "A mi no me gustan los chinos".

"No le gustan los chinos?" - pregunta el copiloto;- "¿por qué no?"

" Su gente bombardeó Pearl Harbour, por eso"

"No, no," protesta, "Los Chinos no bombardearon Pearl Harbour, eran japoneses no chinos"

"Japoneses, Chinos, Vietnamitas... no importa son todos parecidos!"

Después de unos minutos de silencio.

"No me gustan los judíos!" exclama el copiloto súbitamente.

"Por qué no?" pregunta el comandante.

"Judíos hundieron el Titanic," responde el copiloto.

"Los Judíos no lo hicieron!" exclama el comandante,"Fue un iceberg!"

"Iceberg, Goldberg, Greenberg, Rosenberg, no importa... todo es lo mismo!"

****El PILOTO RACISTA II**

El piloto informa:

-Señoras y señores, el avión está perdiendo altitud y todo el equipaje deberá ser arrojado iii ahora !!!

A pesar de tirar todas las valijas el avión continuó perdiendo altura.

- Estamos todavía perdiendo altura! (avisa el piloto)Tenemos que arrojar afuera algunos pasajeros...

En ese momento se produce un gran escándalo entre los pasajeros

Y continúa el piloto...

- Para Hacer esto, de forma imparcial, los pasajeros serán arrojados para afuera por orden alfabético.

Empezamos por la letra "A":

- Hay algún "Afro" a bordo?

Nadie se mueve.

- "B"... Algún "Black" a bordo?

Nada.

"C"... Algún "Criollo tirando a pardo" a bordo?

Continuó y... Nada.

- "D"... alguien De Color?

De nuevo nadie se movió.

- "E"... Alguno medio "Escurito"?

Nada...

A todo esto, un pequeño niño negro pregunta a su padre:

- Papa ? Al final, nosotros que somos?

- *ZULUS*, m´ hijo, *ZULUS* ! !!!

***Direcciones interesantes de la Web.**

http://www.alexisparkinn.com/photogallery/Videos/2006-3-28_harvards.wmv lo que se puede hacer en un T-6

<http://www.youtube.com/watch?v=-XWkSnJwZIQ&NR> aterrizajes con viento cruzado

<http://www.adventix.net/blog/2007/03/18/unbelievable-graphic-art-pictures-by-rob-gonzales/> Interesantes dibujos

<http://www.alide.com.br/artigos/cruzexIII/index.htm> operación Cruzex

<http://www.glumbert.com/media/flash/player.swf?file=flylow&autostart=true&fs=true> Vuelo bajo-bajo

***Agradecemos si conoce a alguien interesado en suscribirse y recibir gratis este Diario envíenos su dirección de Email.**

**** Para desuscribirse: Email a grp346@adinet.com.uy y en asunto "desuscribir diario"**